

TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET MODES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN MÉDITERRANÉE : UNE PERSPECTIVE COMPARATIVE

**André DONZEL
LAMES-CNRS**

Introduction

Au cours des dernières décennies, les villes méditerranéennes se sont engagées de plus en plus activement dans la voie de la « transition écologique ». Elles ont adhéré massivement à la charte d'Aalborg initiée en 1994 en faveur des « villes durables », constituant ainsi près des trois quarts de ses signataires. Elles ont participé par la suite à toutes ses actualisations pour proposer en 2011 un nouveau cadre d'action : la charte de Malaga, en lien avec la création du réseau Cat-Med¹, destiné à favoriser l'information, l'expérimentation et la coopération sur les enjeux du développement urbain durable en Europe du Sud (Cat-Med, 2012). Ces évolutions sont allées de pair avec la multiplication de projets de « quartiers durables » sur les différentes rives de la Méditerranée, dont certains s'avèrent particulièrement innovants tant dans leur conception technique que de leur mode de gouvernance (Adèle Consultant et Hanrot & Rault, 2007).

On constate cependant de grandes disparités dans la prise en compte des enjeux environnementaux à l'échelle du bassin méditerranéen. Les observations que nous avons pu effectuer sur ce terrain, à l'occasion de différentes recherches², attestent de cette hétérogénéité (Donzel, 2010 ; Donzel et Lagane, 2010). Elles ont confirmé le fait que la transition écologique, comme tout processus de changement social, n'obéit pas à un schéma prédéterminé. L'engagement écologique des villes n'est pas toujours en rapport avec leurs ressources économiques. On sait en effet que la richesse n'est pas en soi un gage de vertu écologique. Mais la pauvreté, qui va souvent de pair avec des formes accentuées de dégradation environnementale, n'est pas nécessairement plus mobilisatrice.

On peut en revanche établir une corrélation assez nette entre la formulation de projets de développement durable et le niveau de ressources politiques des collectivités locales. Les pays à structure administrative décentralisée (Espagne, Italie...) ont été ainsi

¹ Acronyme de "Change Mediterranean Metropolis Around Time". Ce réseau, soutenu par l'Union européenne et piloté par la Ville de Malaga, rassemble actuellement onze villes ou collectivités urbaines autour des enjeux du développement urbain durable en Méditerranée : Barcelone, Malaga, Séville et Valence en Espagne ; Gênes, Rome et Turin en Italie ; la région Attique et Thessalonique en Grèce ; Marseille et la Communauté du Pays d'Aix en France.

² Ces recherches ont pu être développées entre 2007 et 2009 dans le cadre de l'Observatoire des Territoires et de la Métropolisation dans l'Espace méditerranéen (OTM), coordonné par la DREAL PACA et soutenu par le PUCA (<http://www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr>) ; elles se sont poursuivies en 2010 à l'occasion du programme HOMERE (Hommes, Milieux et Environnement en Méditerranée), coordonné par la Maison méditerranéenne des Sciences de l'Homme (MMSH) à Aix-en-Provence pour le compte de deux instituts du CNRS : l'INSHS et l'INEE.

souvent plus précoces à s'engager dans des politiques de protection du patrimoine et de préservation de l'environnement. Dans les États plus centralisés (France, Maghreb), le champ de l'environnement peine à s'affirmer comme une priorité malgré la publicité dont il fait l'objet. On observe cependant qu'en pratique, l'environnement s'impose comme une compétence majeure des institutions politiques locales par le fait qu'elles sont souvent plus à même que les autorités centrales à gérer les « produits transactionnels » complexes que sont les projets de développement durable, ceux-ci relevant de spécialisations techniques, d'intérêts économiques et d'orientations culturelles souvent très diverses (Hamman, 2011). Cela contribue à redonner de la légitimité aux autorités politiques locales dans un contexte d'amoindrissement relatif de leurs prérogatives économiques et sociales.

Par-delà leur arrière-plan institutionnel, il semble que les initiatives en matière de développement durable aient quelque rapport avec la vitalité des cultures régionales et locales. C'est souvent en prenant appui sur la défense du patrimoine local qu'ont pris corps les premières aspirations environnementalistes, avant qu'elles ne se déploient dans le champ politique. D'où l'intérêt de prendre en considération les ressorts culturels du développement durable. Tout groupement social secrète un système relativement stable de relations matérielles et symboliques à un espace. Celui-ci se révèle à travers des marqueurs particuliers : personnages historiques, lieux de mémoire, paysages et styles architecturaux, spécialités culinaires, usages linguistiques, rituels collectifs, etc. Ces supports patrimoniaux ne sont pas des legs inertes du passé. Ils ne font l'objet d'une appropriation par la collectivité que dans la mesure où ils sont compatibles avec une représentation sociale de son devenir. Les historiens, à la suite de R. Koselleck, ont montré que les processus de patrimonialisation s'inscrivent dans une double perspective : un « champ d'expérience » et un « horizon d'attente » (Koselleck, 1990). Le premier désigne l'ensemble des ressources cognitives et opérationnelles acquises par une collectivité dans ses rapports au passé ; le second renvoie à son imaginaire social, qui est une représentation idéalisée du futur en même temps qu'une prise de distance critique par rapport au présent.

L'originalité du développement durable comme concept politique est d'avoir élargi le champ de la patrimonialisation aux objets de la nature (Latour, 2004). Les réajustements successifs du concept de développement traduisent cette évolution. Dans ses premières formulations au début du XX^e siècle, par Schumpeter notamment (Schumpeter, 1999), cette notion apparaît circonscrite au champ économique. Dans la continuité des réflexions des économistes classiques sur l'origine de la richesse, le développement est essentiellement appréhendé comme vecteur d'accroissement d'un patrimoine économique par la rationalisation technique et organisationnelle de la production. Par la suite, dans le contexte postcolonial de l'après-guerre, une inflexion de sa signification va s'opérer avec les réflexions sur le « sous-développement » et l'émergence de la problématique du développement solidaire (ou « co-développement »), appliqué tant à l'échelle internationale (coopération décentralisée) que locale (développement social des quartiers). La notion se pare alors d'une connotation sociale, passant d'un registre productiviste à un registre solidariste. C'est sur cette base qu'un nouveau seuil va être franchi avec l'apparition du concept de développement durable, entendu à la suite du rapport Brundtland (Brundtland, 1987), comme l'articulation du développement économique, de la cohésion sociale et de la protection de l'environnement. Outre qu'il inclue désormais les « générations futures »,

le principe de solidarité est alors étendu à la nature. Ainsi, « le concept de développement durable reprend de façon sensiblement semblable l'idéologie du développement, avec l'environnement en plus, comme correcteur des dommages du modèle de l'économie libérale » (Parizeau, 2004).

Cette écologisation progressive du concept de développement aura une double conséquence. D'une part, la notion se territorialise : alors que l'économie se globalise, l'écologie se pense de plus en plus selon une approche « territorialiste » (Magnaghi, 2003), en particulier à travers le prisme du « développement local » (ou de l'« écodéveloppement »), entendu comme processus de mise en valeur raisonnée des ressources endogènes d'un territoire. D'autre part, elle se politise ; par le fait qu'il est le résultat d'un projet et non d'un processus immanent, le développement n'est plus perçu comme un dogme établi une fois pour toutes. Il est le fruit d'arbitrages, de transactions entre des acteurs multiples, porteurs eux-mêmes d'aspirations très diverses. Pour Bruno Latour, cette politisation s'opèrerait selon un principe « bicaméraliste » mettant en tension une « chambre haute », en charge de définir les frontières du patrimoine commun, et une « chambre basse » dont la vocation est de rendre possible le « vivre ensemble » au sein de la collectivité (Latour, 2004).

Nous voudrions appréhender ce double processus à travers l'examen de trois villes qui nous paraissent relativement représentatives des configurations urbaines et des positionnements politiques actuellement observables sur les enjeux du développement durable dans la partie occidentale de la Méditerranée. Il s'agit de Barcelone (Espagne), Marseille (France) et Sfax (Tunisie). Après avoir justifié le choix de ces trois villes comme terrains d'enquête, nous montrerons comment le développement durable s'est inscrit avec plus ou moins d'ampleur dans leur agenda. Nous en retracerons le cheminement tant au niveau des institutions que des sociétés civiles locales, au regard de leurs acquis et de leurs attentes en matière de développement urbain.

1. Trois modèles de développement urbain

Ces trois villes se sont imposées à nous parce qu'elles offraient, d'un point de vue descriptif, un bon compromis entre unité et diversité dans l'approche du phénomène urbain en Méditerranée. Elles se caractérisent en effet par plusieurs similitudes quant à leurs fonctions économiques, leur organisation spatiale, leur positionnement dans la hiérarchie urbaine nationale. Ce sont toutes des villes portuaires avec des traditions industrielles et commerciales anciennes, auxquelles sont venues s'adjoindre des fonctions administratives et de services rayonnant sur l'ensemble de leur région et au-delà. Leur morphologie urbaine obéit à une organisation assez similaire, selon un schéma semi-concentrique assez répandu parmi les villes du littoral méditerranéen. Leur croissance s'est effectuée à partir d'un noyau central souvent très ancien, étendu à l'occasion de grandes opérations d'agrandissement au XIX^e siècle et au début du XX^e, puis par l'occupation progressive du littoral et de l'espace périurbain autour des différents axes conduisant à l'arrière-pays rural. Elles sont en outre toutes trois des capitales régionales importantes, en seconde place dans la hiérarchie urbaine de leurs pays respectifs. Bien que ne disposant pas des attributs politiques d'une capitale nationale, elles n'en ont pas moins été des foyers d'innovations très actifs dans l'histoire de leurs pays respectifs.

Ces trois villes présentent néanmoins de grandes dissemblances. La plus évidente tient à leur taille démographique. Barcelone est une ville de 1,6 million d'habitants dans une agglomération de 3,2 millions d'habitants, ce qui représente approximativement deux fois la population de Marseille (850 000 habitants dans la ville-centre et 1,6 million dans l'agglomération) et six fois celle de Sfax (265 000 habitants pour le centre et 480 000 pour l'agglomération). Elles s'inscrivent en outre dans des cadres géographiques très différents. La métropole barcelonaise occupe une superficie de 101 km² en son centre et de 636 km² avec sa périphérie. Elle est nettement plus compacte que Marseille, qui occupe une superficie plus de deux fois supérieure (240 km² en son centre et 1 290 km² avec sa périphérie) ; elle est aussi plus dense que Sfax, qui occupe pourtant une superficie nettement plus réduite (58 ha en son centre et 156 km² avec sa périphérie)³.

Sur le plan institutionnel, elles se sont développées dans des contextes forts différents : de la décentralisation la plus poussée à la centralisation la plus extrême. Il faut rappeler que l'Espagne est l'État le plus décentralisé d'Europe, puisque plus de 50 % de la dépense publique espagnole est assurée par les collectivités locales (contre 25 % en France et 2,5 % dans la Tunisie de Ben Ali). Cela se traduit par des capacités financières très inégales puisque le budget de la Ville de Sfax était en 2005 100 fois inférieur à celui de la Ville de Barcelone (17 millions d'euros contre 1,7 milliard). Barcelone, comme d'autres grandes villes d'Espagne, s'inscrit dans une tradition ancienne de Cité-État, facteur d'une autonomie politique locale qu'elle a pu préserver jusqu'à aujourd'hui. Marseille, la plus ancienne ville de France, a pu également s'inscrire dans cette tradition. Mais celle-ci a été fortement remise en cause dans le cadre national français où les capacités d'initiatives des collectivités locales restent nettement plus réduites qu'en Espagne malgré les réformes de la décentralisation intervenues depuis les années 1980. Cependant, des dispositifs de « régulation croisée » des territoires ont été aménagés au cours du temps, rendant moins conflictuels les rapports entre l'État et les collectivités locales. Sfax s'inscrit quant à elle dans une situation administrative encore moins favorable puisqu'elle s'est longtemps trouvée dans une situation d'hétéronomie politique à peu près complète. À son passé colonial est venu s'ajouter, après l'indépendance, un cadre politique très centralisateur, anéantissant toute capacité d'expression autonome.

D'un point de vue économique, ces trois villes se sont inscrites dans des modèles de développement relativement spécifiques, tant dans les processus d'accumulation qu'ils sous-tendent que dans les formes d'occupation de l'espace qu'ils induisent :

- Le premier modèle, que l'on qualifiera d'« industrialiste », est caractéristique de formes de développement très répandues sur la rive sud de la Méditerranée et, en particulier, à Sfax. Il est fondé sur le déploiement maximal des capacités productives du territoire, sur le plan agricole et surtout industriel, mais sans principes de régulation écologique et sociale autres que ceux légués par les formes urbaines anciennes. Dans ce cas, le territoire urbain est d'abord appréhendé comme une ressource productive. Les activités de production tendent à occuper la plus grande part de l'espace disponible et la protection du patrimoine urbain – culturel ou naturel – passe au second plan. Sfax fournit une illustration particulièrement typique de cette situation. Elle est souvent

³ Sources : Ayuntamiento de Barcelona (Barcelone), INSEE (Marseille), Laboratoire SYFACTE (Sfax)

décrite comme le cœur de l'une des grandes régions agricoles et industrielles de la Tunisie (Benasr, 2005). Mais elle se singularise aussi par l'état médiocre de son patrimoine urbain, particulièrement dans son centre historique (la Medina), du fait du déclin de ses fonctions commerciales et résidentielles anciennes, ainsi que sur son littoral, longtemps interdit à tout usage public du fait d'une pollution extrême occasionnée par les industries chimiques avoisinantes, en particulier celles liées au traitement des phosphates. L'urbanisation tend alors à se déplacer vers l'arrière-pays rural par morcellement d'anciennes propriétés familiales à vocation d'autosubsistance ou de villégiature (les *jnènes*). Cette occupation s'opère selon un modèle économique où la construction relève encore souvent du secteur artisanal, voire de l'économie informelle, et où l'autofinancement familial reste le mode d'accès privilégié à la propriété, en dehors de rares opérations immobilières publiques (Megdiche, 2005). Mais ce modèle d'urbanisation présente pour contrepartie d'avoir limité la division sociale de l'espace et préservé une certaine vie communautaire à l'échelle des quartiers (Baklouti, 2005).

- Le deuxième modèle, que l'on qualifiera de « mercantiliste », est typique de certaines villes portuaires, telle Marseille, dans lesquelles la fonction commerciale a pris le pas sur l'industrie dans l'économie locale. Il se caractérise par une forte extraversion économique, voire culturelle. Dans ce cas, la prospérité est moins liée à la mise en valeur des ressources internes au territoire qu'à la captation de ressources matérielles et humaines venues de l'extérieur. On est ici dans un modèle de développement qui a pu être relativement économe dans l'exploitation du milieu naturel, tant à des fins agricoles qu'industrielles. Le territoire n'en est pas moins un support de valorisation économique à travers la rente foncière. Face aux aléas de l'économie portuaire, la propriété du sol est en effet une condition essentielle de pérennisation de la richesse. Cette économie de rente va favoriser un usage moins productif que résidentiel du territoire, le dynamisme du marché immobilier étant une condition de la rentabilisation foncière. Cela a eu des conséquences non négligeables sur la configuration actuelle de la ville : elle en hérite une urbanisation très extensive et très discontinue, où les emprises publiques (voiries, équipements publics) sont relativement faibles, y compris dans sa partie centrale. Parallèlement, les industries, d'abord implantées sur les grands axes reliant la ville à l'extérieur au nord et à l'est, vont obéir à une logique de localisation de plus en plus centrifuge. Il en résulte une relative abondance de zones de nature dans son périmètre urbain. C'est là le legs d'anciennes propriétés foncières plus ou moins abandonnées dans l'attente d'une hypothétique urbanisation. Depuis peu, certaines d'entre elles ont fait l'objet de mesures de protection comme c'est le cas pour le massif des Calanques au sud de la ville, devenu le premier parc naturel français situé à proximité immédiate d'une zone urbaine. Mais pour nombre d'entre elles, dépourvues d'affectation productive, résidentielle ou touristique, il reste à inventer des formes d'usages qui préservent leur potentiel de biodiversité. C'est là l'enjeu des réflexions en cours sur la restauration de la « trame verte » entourant la ville (Consalès, Goiffon et Barthélémy, 2012).

- Le troisième modèle, appelé « régulationniste », en référence à Barcelone, désigne des villes qui ont un profil économique relativement complexe fondé à la fois sur des capacités économiques diversifiées et une forte ouverture à l'international. De façon assez peu courante dans le monde méditerranéen, on y observe des formes d'entreprises qui pourraient s'apparenter au « modèle fordien » par le souci qu'elles ont d'intervenir dans la gestion de leur bassin d'emploi et sur les conditions de vie de leurs

salariés. Cette économie se fonde sur un esprit entrepreneurial original nourri de philanthropisme et de culture régionaliste, combinaison très peu présente dans le cas de Marseille ou de Sfax. Cette orientation culturelle s'affirme au milieu du XIX^e siècle, alors que Barcelone devient le cœur d'un vaste district manufacturier étendant ses ramifications à l'ensemble de la Catalogne, voire à l'Espagne. Elle est alors l'une des rares villes espagnoles à faire le choix de l'industrie, en même temps qu'elle se détourne du marché colonial espagnol pour orienter ses échanges vers l'Europe. Très clairement, Barcelone rompt alors avec le mercantilisme pour s'orienter vers un développement plus endogène, à travers une gestion optimisée des ressources économiques, sociales et culturelles de son territoire. Cela passe, dès cette époque, par une organisation planifiée de l'espace et l'augmentation significative de l'offre publique d'équipements, de services et d'aménités urbaines. Ce tournant se traduira dans les projets d'aménagements urbains, en particuliers ceux de Cerdà, en charge de l'agrandissement de la ville par la création du nouveau quartier de *l'Ensanche*. Le premier, il va formuler les principes d'une gestion intégrée de l'espace urbain reposant sur l'équilibre entre espace public, habitat, activités économiques et zones de nature. Sur cette base, la ville va progressivement assurer des fonctions régulatrices importantes dans l'aménagement et l'animation de sa région urbaine, acquérant ainsi un grand savoir-faire en matière de développement territorial. En dépit d'une longue phase de mise en sommeil durant la période franquiste, Barcelone n'a eu de cesse par la suite de cultiver une forte image d'innovation en matière d'urbanisme (Capel, 2009). Elle est le port d'attache de professionnels de l'urbain particulièrement réputés et détient une industrie du BTP puissante qui a anticipé, de manière relativement précoce, le tournant de l'économie verte. À un moment où son industrie manufacturière déclinait, ce secteur a pu bénéficier des grands travaux de requalification urbaine engagés par la ville en matière de logement, de transports publics, de gestion de l'eau et des déchets. Enfin, les autorités locales ont eu le souci de s'appuyer sur des dispositifs de participation citoyenne, comme les associations de voisins. D'où une propension au débat public toujours très vivace dans cette ville sur les questions touchant à l'aménagement urbain (Masbouni, 2010).

On peut s'attendre à ce que ces trois régimes de développement urbain aient suscité des positionnements très différenciés face aux enjeux de la transition écologique. Dans chacune des villes étudiées, on peut constater une tendance forte à l'écologisation du débat public. Mais cela s'opère selon des rythmes, des modalités et des priorités très diverses. De manière générale, l'environnement n'apparaît pas d'emblée au centre de la constellation des problèmes publics locaux. Il ne devient prioritaire que dans les situations de crise, ou, de façon plus permanente, lorsqu'il commence à être reconnu comme une composante à part entière du « droit à la ville » (Lefebvre, 1968), à côté d'autres enjeux tels que l'emploi, le logement, les équipements publics, la démocratie locale, etc. Chaque ville sécrète, de façon plus ou moins explicite, sa propre interprétation du droit à la ville en fonction de ses capacités à le mettre en œuvre, mais aussi de ses facultés à l'imaginer. Cela invite donc à analyser l'émergence du développement urbain durable selon une double perspective : d'une part, en analysant les possibilités de prise en charge institutionnelle de ces problèmes par le système de gouvernement local ; et, d'autre part, en s'intéressant à leur formulation sur la scène publique locale à travers les supports d'opinion et les mobilisations sociales locales.

2. Le développement durable comme champ d'expertise

La planification urbaine constitue un bon observatoire du champ d'expertise d'une collectivité, dans la mesure où elle y dévoile son savoir et ses capacités à agir sur son propre territoire. Barcelone, Marseille et Sfax ont une longue expérience en ce domaine puisque leur histoire remonte pour chacune à l'Antiquité et qu'elles ont suivi, jusqu'à aujourd'hui, toutes les grandes évolutions normatives de l'urbanisme pour intégrer, dans la période récente, la perspective du développement durable. Ainsi, au cours de la dernière décennie, elles ont toutes procédé à une refonte de leurs plans d'urbanisme avec le souci d'y intégrer cette nouvelle perspective : Barcelone a approuvé en 2000 son 4^e plan stratégique (AMB⁴) ; Sfax a engagé depuis 2002 la « Stratégie de développement du Grand Sfax à l'horizon 2016 » (SDGS 2016) ; Marseille, quant à elle, est entrée en 2005 dans le processus d'élaboration de son SCOT (Schéma de cohérence territoriale), dont l'adoption est prévue pour 2012. Dans les trois cas, les procédures d'élaboration de ces documents ont été assez similaires. Elles concernent toutes l'échelon métropolitain, soit les 39 communes de l'Aire métropolitaine de Barcelone, les 7 communes de la banlieue de Sfax et les 17 communes de la Communauté urbaine de Marseille. Elles s'inscrivent en outre dans une même démarche participative, associant les différents acteurs de la société civile locale : universités, associations, entreprises, etc. Enfin, elles poursuivent les mêmes finalités en articulant, selon la formule trinitaire du développement durable : développement économique, cohésion sociale et protection de l'environnement. En pratique, elles en ont cependant produit des interprétations très diverses.

- *Barcelone : le tournant de l'économie verte*

Barcelone est probablement la ville qui est allée le plus loin, et de la manière la plus complète, dans la perspective de la transition écologique, ce qui n'a pas peu contribué à conforter son image d'exemplarité en matière d'urbanisme (Capel, 2009). Elle est aujourd'hui l'une des rares grandes villes européennes à disposer d'une Agence d'écologie urbaine et à s'être engagée, dès 1997, dans l'élaboration d'un Agenda 21. Publié en 2002, ce projet affiche trois grandes orientations : le maintien de la compacité urbaine par l'arrêt de l'étalement urbain et le développement des transports en commun, la préservation de la complexité fonctionnelle et sociale du territoire urbain par le maintien d'une économie et d'une offre de logements diversifiées et la mise en valeur de la biodiversité urbaine par la création de corridors assurant une continuité écologique entre les différents espaces verts existants (Rueda, 2002).

Ces orientations découlent en partie de la redécouverte d'un héritage intellectuel toujours très fécond, celui de l'architecte Ildefonso Cerdà (1815-1876), à l'origine de l'agrandissement de la ville au milieu du XIX^e siècle. Outre qu'il fut le créateur du mot « urbanisme », il n'est pas abusif de le considérer comme un précurseur de l'écologie urbaine. Ainsi, dans son ouvrage *La Théorie générale de l'urbanisation* (Cerdà, 2005), il développe, avant l'heure, une approche systémique de la ville reposant sur la notion de « ville intégrale ». Celle-ci est conçue comme ensemble interdépendant de fonctions (circulation, habitat, activités) obéissant à des lois de proportions définies. Dans cette optique, il va porter à 34 % les emprises publiques dans les espaces nouvellement construits de l'*Ensanche*, contre 17 % dans la vieille ville. En outre, pour Cerdà, l'urbanisme n'est pas qu'une science du contenant (les bâtiments, les rues, les parcs),

mais doit se préoccuper du contenu (les habitants). Il va ainsi développer une conception très nouvelle de l'habitabilité urbaine, impliquant autant l'amélioration de la vie sociale à l'échelle du quartier que la consolidation de l'intimité familiale à l'intérieur du logement. L'habitat doit favoriser la mixité sociale, ce qui suppose une répartition égalitaire des équipements urbains (hôpitaux, écoles, marchés, lieux de cultes, places et espaces verts). Les logements doivent être organisés de manière à préserver le confort et l'intimité familiale. À cette fin, il pose les bases d'une architecture bioclimatique : double ventilation des logements, optimisation de l'ensoleillement, atténuation du bruit par des espaces « intervoies ». Avant l'heure, il se montre également soucieux de préserver la biodiversité urbaine, son projet étant de « ruraliser la ville et d'urbaniser la campagne ». Il considère en effet que la densité urbaine n'est acceptable que dans la mesure où elle tolère en son sein des espaces de nature. D'où l'intérêt qu'il porte à la présence, toujours perceptible aujourd'hui, d'espaces végétalisés (parcs, jardins, zones de nature) dans le paysage urbain barcelonais. Bien que longtemps ignorés, ces principes ont fait école, en particulier à Barcelone.

Mais l'autre particularité de Barcelone est d'avoir, relativement tôt, structuré sur une base capitaliste ses activités liées à l'environnement : construction, adduction d'eau, traitement et collecte des déchets, transports urbains, etc. La croissance démographique continue de la ville et de sa région depuis le début du XIX^e siècle a fourni un terrain propice à leur développement. En outre, ces industries ont pu bénéficier de conditions économiques relativement favorables au plan local. Elles ont pu profiter de transferts d'investissements importants de la part d'entreprises traditionnelles en quête de reconversion, ainsi que d'accords de partenariat très avantageux avec les collectivités territoriales, qui optèrent assez tôt pour une gestion externalisée de leurs équipements et services urbains. À côté d'une foule d'entreprises sous-traitantes, vont émerger de grands groupes d'envergure nationale, voire internationale⁴, dopés par les marchés publics et les aides à l'accession à la propriété. Néanmoins, cet essor n'a pas été sans contreparties. Dans leur quête de nouveaux marchés, nombre d'entreprises à base locale ont perdu leur indépendance, telle la société des eaux de Barcelone (Agbar), passée sous le contrôle du groupe français GDF-Suez, faute de pouvoir faire face aux dépenses occasionnées par des projets de plus en plus coûteux⁵. La Ville de Barcelone doit également affronter une situation financière très critique qui lui a valu en 2012 d'être déclassée par plusieurs agences de notation financières. Cela l'a amenée à réduire très fortement ses dépenses en matière d'équipements et de services urbains, ce qui pourrait avoir des conséquences très négatives sur l'évolution des conditions de vie de la population.

- *Marseille : la schizophrénie du vert*

C'est d'une tout autre culture urbanistique dont a hérité Marseille, dans la mesure où les changements urbains furent ici longtemps impulsés de l'extérieur. Sa mise en forme fut donc plus tardive puisque ce n'est que dans les années 1930 que la ville va se forger une conception propre de son destin urbain en se dotant d'une stratégie de développement territorial. Jusque-là, cette compétence avait été presque exclusivement le fait de l'État,

⁴ Tel le groupe Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), troisième groupe ibérique de construction et septième européen, figurant parmi les principaux actionnaires du groupe français Véolia.

⁵ Comme, par exemple, son usine de dessalement d'eau de mer de Llobregat, qui doit fournir près du tiers de la consommation d'eau des Barcelonais.

qui avait conduit les principaux projets d'aménagement de la ville, depuis la création de la Rive Neuve au sud du Vieux-Port au XVII^e siècle jusqu'aux extensions urbaines et portuaires vers le nord au cours du XIX^e siècle. C'est en 1931 que la Municipalité va mettre à l'étude son premier plan général d'urbanisme. Sa réalisation, achevée en 1933, fut confiée à l'architecte parisien Jacques Gréber (1882-1962) dont la particularité est d'avoir fait ses classes en Amérique du Nord et d'avoir été ainsi fortement influencé par les schémas urbanistiques nord-américains. Ses travaux vont entrer en forte résonance avec les thèses d'inspiration fonctionnaliste développées localement par l'architecte en chef du département, Gaston Castel (1886-1971), qui fut le maître à penser de l'urbanisme marseillais de l'entre-deux-guerres. À travers ses nombreux écrits, rassemblés dans ses ouvrages *Marseille-Métropole* et *Marseille et l'Urbanisme*, il fut le premier à penser la ville à l'échelle métropolitaine et à formuler le projet de « Grand Marseille », toujours d'actualité aujourd'hui (Langevin et Chouraqui, 2000).

Ce projet passe par un nouvel agrandissement de la ville, cette fois au-delà de l'hémicycle de collines circonscrivant son périmètre communal. Il va s'opérer par l'annexion d'espaces vierges situés aux limites de la Camargue à quelque 50 km de la ville. Ils serviront dans les années 1960 et 1970 à la création de la zone de Fos, qui concentre désormais l'essentiel du potentiel industriel et portuaire de la ville. Dans la tradition de l'urbanisme fonctionnaliste, la cohésion de ce territoire est dévolue, pour l'essentiel, aux infrastructures de transport et, en particulier, au réseau autoroutier. Parallèlement, la croissance des communes périphériques est encouragée, celle-ci dépassant aujourd'hui celle de la commune-centre. Ce « passage de la cité à l'aire métropolitaine » (Borruey, 2001) va s'accompagner d'un net renforcement des divisions fonctionnelles et sociales de l'espace urbain : le centre-ville est affecté à des fonctions directionnelles et de services, alors que les activités productives sont repoussées vers l'extrême périphérie ; les zones résidentielles intermédiaires sont, quant à elles, réorganisées selon un principe de bipolarisation sociale opposant quartiers d'habitat social au nord et à l'ouest et quartiers d'accession à la propriété au sud et à l'est. (Donzel & Bresson, 2007).

Jusqu'à une période récente, ce modèle extensif et ségrégatif d'organisation de l'espace urbain ne suscita guère d'oppositions ; il fut même officialisé au cours des Trente Glorieuses par les politiques nationales en faveur des « métropoles d'équilibre ». Ce n'est qu'avec l'amplification de la crise pétrolière que l'on va commencer à en mesurer les impacts négatifs en termes économiques, sociaux et environnementaux. L'élaboration d'une stratégie alternative de développement urbain durable va néanmoins tarder à émerger. En fait, la ville semble encore hésiter dans ses projets entre la valorisation de ses potentialités foncières et immobilières et l'affichage de ses avantages écologiques, alimentant en son sein une véritable « schizophrénie du vert » (Consalès, Goiffon et Barthélémy, 2012). Les débats récents dans le cadre de l'élaboration du SCOT n'ont pas permis de surmonter ce dilemme : la référence au développement durable est présente mais de manière secondaire comparativement à d'autres préoccupations visant à renforcer la compétitivité économique du territoire, au travers notamment du développement de ses infrastructures de transport et de ses zones d'activités (SCOT, 2011). On note par ailleurs que, dans le même temps où elle se dote du plus grand parc naturel d'Europe à proximité d'une zone urbaine – le parc national des Calanques – la ville a choisi de confier le projet le plus emblématique de sa rénovation urbaine en cours – la réalisation du Musée national des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée

(MUCEM) – à un architecte apologiste du béton et pourfendeur des normes HQE (Ricciotti, 2009).

- ***Sfax, ville en transition***

À Sfax, comme de manière générale en Tunisie, ce n'est qu'à partir des années 1970 que les « enjeux urbains commencent à s'ériger en problèmes publics » (Chabbi, 2011). Encore que jusqu'au milieu des années 1990, cette évolution concerne peu l'échelon local. En raison de « politiques urbaines impulsées par le centre, les acteurs locaux ne sont pas en mesure de participer aux décisions politiques » (Chabbi, 2011). Celles-ci sont dévolues à une dizaine d'agences publiques nationales intervenant dans les différents domaines spécialisés de l'aménagement du territoire : foncier, habitat, transports, réseaux urbains (électricité, eau, assainissement), etc. À partir de 1995, cependant, une nouvelle politique va voir le jour, fondée sur une approche plus intégrée du développement territorial. « Inspirée du modèle français d'action urbaine, une vingtaine de Schémas directeurs d'agglomérations (SDA) et plus de 150 Plans d'aménagement communaux (PAU) firent l'objet d'appels d'offre nationaux » (Chabbi, 2011). Cela va conduire à une dynamique de réflexion plus approfondie sur le devenir des villes tunisiennes, en particulier à Sfax.

Des universitaires et des professionnels tunisiens de l'urbanisme seront alors sollicités pour élaborer le « Schéma directeur d'aménagement du Grand Sfax (SDAGS) », paru en 1998. À cette occasion, ils vont établir un diagnostic détaillé de la situation économique, sociale et environnementale de l'agglomération sfaxienne. Ils mettent en évidence les atouts d'une ville qui combine un fort dynamisme économique, tout en ayant pu préserver une relative cohésion dans son organisation spatiale et sociale. Malgré ses atouts économiques et sociaux, la ville cumule des déficiences environnementales particulièrement criantes qui sont fortement dommageables pour la qualité de vie de ses habitants et pour le déploiement de certaines de ses potentialités économiques, notamment en matière touristique. La dégradation de son littoral en est l'élément le plus visible en raison de la présence d'installations industrielles particulièrement polluantes, mais cette dégradation concerne aussi l'arrière-pays du fait d'un étalement urbain de plus en plus incontrôlé, accélérant la disparition des terres agricoles et des espaces naturels subsistants. Dans les années 1990, les travaux préparatoires à l'élaboration du Schéma directeur d'aménagement du Grand Sfax mirent en évidence les graves dysfonctionnements de la ville en matière d'habitat, de transport et d'environnement. Ainsi, en 1995, une étude conduite par Habib Dlala souligne « l'étalement excessif de l'agglomération sfaxienne par rapport à son poids démographique » et énumère les nombreuses carences qui en découlent en matière de voirie, d'assainissement et d'espaces verts. L'étude montre en particulier que, malgré l'adoption en 1992 par la commune de Sfax d'un « plan vert » devant aboutir à la plantation de 350 000 arbres le long des voies de circulation et dans les jardins publics, « globalement, la superficie verte offerte par habitant n'excède pas 1,57 m² » (Dlala, 1996).

Plus récemment, à la faveur d'un certain nombre de programmes internationaux, la ville va devenir un centre d'expertise important sur les questions de développement urbain durable. En 2002, elle va élaborer sa « Stratégie de développement du Grand Sfax à l'horizon de 2016 » (SGDS 2016), inspirée de la méthodologie de la Banque mondiale pour promouvoir les « villes en transition » (World Bank, 2000). Elle a reçu pour cela le

soutien financier de plusieurs organisations internationales (Banque mondiale, Cities Alliance, MedCités, GTZ, AFD...), ainsi que l'appui de plusieurs collectivités locales dans le cadre de la coopération décentralisée, dont les Villes de Barcelone et de Marseille (CMIM, 2011). Cette ouverture va permettre d'impulser des dynamiques collaboratives assez inédites au plan local entre experts, élus et population. Dans le même temps, la ville va se doter d'une vision stratégique de son développement dans laquelle la réhabilitation de l'environnement occupe une place centrale (Haj Taïeb, 2011).

3. Le développement durable comme aspiration au « droit à la ville »

L'expertise planificatrice, aussi perfectionnée soit-elle, ne suffit pas à définir la démarche du développement durable. Celui-ci n'est véritablement durable que dans la mesure où il entre en résonance avec l'horizon d'attente d'une collectivité. C'est à cette condition que les projets urbains peuvent faire l'objet d'une appropriation sociale et, de là, s'inscrire dans le patrimoine commun. Faute d'une prise en compte des attentes sociales locales, il est à craindre que ces projets, même réputés « durables », aient peu de chance de devenir des objets patrimoniaux, c'est-à-dire des œuvres⁶. En préalable à la décision politique, il importe donc de comprendre comment se définissent localement les conditions jugées socialement souhaitables de l'habitabilité urbaine ; en d'autres termes, comment se formulent les exigences du droit à la ville. Chaque ville secrète en effet ses propres interprétations du droit à la ville, en fonction de ses acquis mais aussi des manques auxquels elle doit prioritairement faire face.

- *Barcelone : le maillon faible du logement*

De façon assez paradoxale pour une ville que l'on désigne comme « la Mecque de l'urbanisme », la question du logement reste un enjeu majeur des mobilisations sociales à Barcelone, en raison des retards pris dans la mise en œuvre d'une politique de logement accessible aux classes populaires. À la fin de la dictature franquiste, Barcelone compte sur son territoire plus de 5 000 « *barracas* » (bidonvilles) et ses vieux quartiers sont particulièrement dégradés (Ferrás, 1977). Avec l'avènement de la démocratie, la modernisation du parc de logements devient une priorité des pouvoirs locaux. Mais, compte tenu de la faiblesse des disponibilités foncières dans la ville, celle-ci va souvent se traduire par des destructions et des expropriations massives ayant pour conséquence des changements profonds dans les fonctions économiques et la composition sociale des quartiers concernés. Le droit au logement va ainsi devenir une revendication majeure des associations de quartier jusqu'à aujourd'hui. Elle s'exprimera d'abord à l'occasion des travaux de « récupération » du quartier du Raval dans la vieille ville dans la perspective des Jeux Olympiques de 1992 ; elle rebondira à l'occasion d'autres événements comme le Forum des cultures en 2004 avec, cette fois, un élargissement des mobilisations à des quartiers plus périphériques, comme la Barcelonnette ou Poble Nou, situés au cœur de l'ancien district industriel et portuaire barcelonais, désormais voué aux nouvelles technologies dans le cadre d'un projet d'aménagement dénommé « 22@barcelona ».

⁶ Taoufik Souami a pu montrer, dans son exploration des quartiers durables en Europe, que la logique d'innovation écologique est fréquemment surdéterminée par des impératifs de valorisation commerciale, transformant ces projets en « produits immobiliers » (Souami, 2009).

Ces mobilisations ont connu un moment fort en 2002, lorsqu'à la suite de la démolition d'un îlot du quartier de Santa Caterina dans la vieille ville pour en faire un parking, les habitants décident de s'approprier le lieu, baptisé « *Forat de la Vergonya* » (« le trou de la honte »), pour le transformer en jardin public. Cette action eut un impact non négligeable sur les projets urbains entrepris ultérieurement à Barcelone, puisque ceux-ci sont désormais plus soucieux d'intégrer une démarche participative. Ainsi, dans le cas du projet « 22@barcelona », les associations d'habitants ont été sollicitées ; il en a résulté certains réaménagements en vue de mieux préserver la mémoire historique et l'identité sociale du quartier. La participation des habitants a été encore plus poussée dans l'exemple de l'écoquartier de Trinitat Nova, situé en limite nord-est de la ville. Dans ce cas, le projet de rénovation a été, dès l'amont, conçu par les habitants en collaboration avec des universitaires locaux et des techniciens de la société d'aménagement de la région Catalogne (Adèle Consultant et Hanrot & Rault, 2007).

La forte conflictualité observée à Barcelone sur la question du logement a été encore aggravée par les caractéristiques du marché espagnol du logement, presque entièrement dominé par l'accession à la propriété, à défaut de politique de logement locatif public. Jusqu'en 1987, une certaine régulation des prix va s'opérer grâce à l'institution d'un marché du logement dit « protégé » permettant aux populations les plus modestes de bénéficier d'aides publiques à l'accession à la propriété. Ce système de subventionnement a eu un impact non négligeable à Barcelone, puisque 25 % de son parc immobilier relève aujourd'hui du secteur protégé. Néanmoins, ce système très coûteux pour les finances publiques va perdre progressivement de son efficacité, entraînant une inflation sans précédent des prix immobiliers, ceux-ci augmentant en moyenne de 150 % entre 1997 et 2007. C'est dans ce contexte que vont s'intensifier les luttes contre la « gentrification sociale ». Dans ce but, va se constituer en 2005 une plateforme citoyenne dénommée « *REpensar Barcelona – REcuperar la ciudad* » (REpenser Barcelone – RÉcupérer la ville), destinée à peser sur les orientations des projets en cours dans la ville et enrayer les processus d'exclusion sociale que ceux-ci induisent (Sitesize, 2007). La montée en puissance du mouvement des « Indignés » sur la scène publique espagnole dans la période récente devrait encore conforter cette dynamique.

- ***Marseille : la réhabilitation de l'espace public***

Marseille n'a pas été épargnée par la crise du logement, en particulier lors des grandes phases d'afflux migratoire qui ont rythmé son histoire, mais elle a pu partiellement y parer grâce à plusieurs exutoires. Son vaste territoire, deux fois et demi plus étendu – pour une population deux fois moindre – qu'à Barcelone, a permis dans une certaine mesure d'atténuer les tensions sur le marché immobilier local. À partir de la fin du XIX^e siècle, le déclin des activités agricoles et le morcellement des grandes propriétés foncières dans l'ancien terroir va permettre de desserrer les contraintes du marché du logement dans la ville *intra muros*. Cela s'opère d'abord par l'extension de « l'aire du cabanon », zones d'habitat individuel plus ou moins précaire mais qui se transformeront au fil des générations en habitat pavillonnaire beaucoup plus pérenne. Après la dernière guerre, l'accroissement du parc de logements sociaux en périphérie viendra pour un temps amortir la crise du logement, alors que la ville connaît un essor démographique sans précédent.

Néanmoins, les extensions successives de la ville se sont rarement accompagnées d'une mise à niveau de ses équipements et services publics. Les quartiers périphériques, particulièrement dans le nord de la ville, portent encore les traces de retards anciens en matière d'infrastructures de voirie, d'assainissement, d'équipements collectifs, etc. À ce sous-équipement sont venus s'ajouter de nombreux dysfonctionnements dans les services publics locaux. Du fait d'une étendue disproportionnée par rapport à sa population, la ville souffre d'une pénurie chronique de moyens. En conséquence, les transports en commun y sont notoirement insuffisants en quantité et en qualité et, en matière de nettoyage, la ville ne parvient pas à effacer son image de « ville sale ». Depuis longtemps, ces déficiences sont dénoncées à travers notamment les Comités d'Intérêts de Quartier (CIQ), apparus dès le début du XX^e siècle pour porter les doléances des habitants auprès de la municipalité.

Pour répondre à ces insuffisances, les autorités publiques locales tendent de plus en plus à opter pour une externalisation de la gestion urbaine, que ce soit sous forme publique ou privée. La plupart des grandes opérations publiques d'aménagement menées dans les dernières décennies sur le territoire marseillais s'inscrivent dans le cadre d'une « gouvernance partagée » avec l'État et d'autres collectivités territoriales. Il en est ainsi de la Politique de la Ville, de l'opération Euroméditerranée ou de la protection du massif des Calanques, prises en charge pour une large part par l'État. Dans le même temps, la gestion urbaine courante s'oriente de plus en plus vers une logique de privatisation, que ce soit dans le domaine du logement, des transports, voire de la culture et des loisirs. Cela a accentué le glissement des politiques urbaines d'une conception keynésienne de compensation des inégalités socio-spatiales vers une logique de rentabilisation financière des équipements et des services urbains. Il en résulte une tendance accrue à la « franchisation » de l'espace urbain avec une prolifération des zones commerciales, l'augmentation de la circulation automobile et la réduction corrélative des usages non marchands de l'espace public (Mangin, 2004).

Dans les deux dernières décennies, ces politiques ont nourri de nombreuses contestations. Des associations d'habitants ont vu le jour pour s'opposer à certains projets de rénovation comme l'association « Un centre-ville pour tous », née de l'opposition aux expulsions de locataires dans le cadre de la rénovation immobilière de la rue de la République (Borja, Derain et Manry, 2010). De façon plus diffuse, des recours juridiques de plus en plus nombreux ont été déposés contre les permis de construire accordés par la Ville aux promoteurs, le plus souvent sur des terrains en friche réappropriés par les habitants. Si elles n'ont pas toujours abouti, ces démarches ont occasionné d'importants retards dans le démarrage des travaux, au point que des compensations ont dû être proposées. Ainsi, dans le cadre de l'extension du périmètre d'Euroméditerranée en 2007, un projet de parc public, assorti d'un écoquartier, non prévus initialement, ont vu le jour. Par ailleurs, à la suite de tentatives de privatisation de services publics locaux, on a vu se multiplier les conflits sociaux dans la plupart d'entre eux : transports urbains, collecte des déchets, cantines scolaires, culture, etc. Cela a conduit certains syndicats à sortir de leur champ d'action corporatif traditionnel pour entrer en dialogue avec la population et s'inscrire dans le débat public local sur les enjeux urbains. Par des voies diverses, impliquant particuliers, associations de quartier ou syndicats, une dynamique de mobilisation s'est donc peu à peu structurée autour de la revalorisation de l'espace public local dans ses différentes dimensions : luttes contre la privatisation du domaine foncier public, pour la mise à niveau des équipements et

services urbains et pour l'amélioration de la qualité des espaces publics (embellissement, sécurisation, piétonisation, etc.). Ces mobilisations ont été fructueuses puisqu'elles ont contribué, là encore, à introduire certains principes de compensation environnementale et sociale dans les projets urbains.

- ***Sfax : la reconquête du droit à la mer***

Des trois villes étudiées, Sfax est celle qui subit de manière la plus frontale et la plus visible la crise écologique. Les problèmes d'approvisionnement en eau sont récurrents dans cette ville au contact du Sahel. Ils ont encore été aggravés par l'industrialisation et l'urbanisation. D'autant que le système public de distribution de l'eau reste très déficient dans les zones périphériques, ce qui a eu pour effet d'encourager les ponctions privées dans la nappe phréatique. Un autre problème tient à la dégradation des sols, du fait des rejets industriels sur le littoral ou de l'artificialisation accélérée des sols dans l'arrière-pays. À cela s'ajoutent des niveaux de pollution atmosphérique très élevés, engendrés à la fois par l'industrie et la circulation automobile, avec des conséquences sanitaires particulièrement graves pour la population.

La prise de conscience de la gravité de cette situation a commencé à se manifester relativement tôt, notamment après l'interdiction en 1978 de la baignade et de la pêche sur l'ensemble du littoral sfaxien. L'idée de « *rendre la mer aux Sfaxiens* » va alors commencer à faire son chemin, notamment au sein de l'APNES (Association de protection de la nature et de l'environnement de Sfax) (Megdiche, 2010). Celle-ci a joué un rôle pionnier dans la prise en compte des enjeux de la valorisation du patrimoine et de la protection de l'environnement à Sfax, tant dans les institutions publiques que dans la société civile locale. Bien que minoritaire, elle a mené des actions d'une grande efficacité qui ont contribué à initier le processus de dépollution du littoral sfaxien. Dans la dernière décennie, d'autres acteurs du développement durable ont commencé à émerger, comme l'Association de sauvegarde de la Médina de Sfax, créée en 2002, pour préserver le patrimoine économique, social et culturel de la ville historique. Dans les zones nouvellement urbanisées de la périphérie, les comités de quartiers ont eu un rôle grandissant dans la vie sociale locale, suppléant aux déficiences des collectivités publiques dans la gestion de l'environnement urbain, mais aussi en matière d'entraide sociale et d'animation culturelle (Fakhfakh, 2005). Ils se sont révélés très actifs dans la transition démocratique tunisienne. Il sera intéressant de voir s'ils pourront consolider leur action dans les processus d'évolution politique en cours en Tunisie.

Les enjeux du développement urbain durable à Sfax sont néanmoins fortement surdéterminés par la vocation industrielle de la ville. Depuis les années 1960, l'industrie a été la pierre angulaire de son développement. Elle a été source d'emplois et de revenus pour ses habitants et, à ce titre, elle est devenue un marqueur important de l'identité locale. « Au fil des années, Sfax s'est forgée une image de ville industrielle et industrielle » (Bennasr, 2005). Dans ce contexte, les collectivités publiques comme les milieux économiques se souciaient peu de cadre de vie, tandis que la population, en se réfugiant dans les *jnènes*, semblait s'accommoder de cette situation. Aujourd'hui, en dépit des changements politiques intervenus en Tunisie, les contradictions entre développement économique et préservation de l'environnement demeurent, voire s'amplifient. On a vu ainsi, dans la dernière période, des salariés d'une usine de phosphates (la SIAPE), en instance de fermeture, s'opposer à la tenue d'un débat public

sur la reconversion du littoral sfaxien. Un compromis est donc nécessaire entre les différents acteurs du développement local pour rendre compatibles défense de l'emploi et protection de l'environnement. En dépit de ce contexte conflictuel, il n'en reste pas moins que la cause environnementale a fortement progressé dans cette ville grâce à la dépollution de sa bande littorale. Elle en hérite un vaste espace ouvert, dépourvu pour l'heure de toute affectation, si ce n'est d'offrir à la population un nouveau lieu de déambulation et de sociabilité et, surtout, de lui restituer un droit dont elle fut privée pendant plusieurs décennies : celui de contempler la mer.

Conclusion

Au terme de cette enquête, les voies de la transition écologique dans les villes méditerranéennes peuvent sembler bien étroites. Les options politiques les plus vertueuses en matière de développement durable finissent souvent par s'émousser face aux pressions de la « franchisation » urbaine. Et les mobilisations sociales n'aboutissent le plus souvent qu'à des compensations marginales dans la défense du droit à la ville. Au final, les avancées de la durabilité urbaine apparaissent bien fragiles face aux impératifs de la compétitivité économique. Nous avons pu le vérifier dans les trois villes étudiées.

Mais il est sans doute nécessaire de ne pas s'en tenir à une lecture trop factuelle de la transition écologique. Les historiens nous rappellent que les transitions historiques sont indissociables de la constitution d'un « esprit de transition » (Guilhaumou, 2012), qui est fondé sur la prise de conscience de possibilités sociales inédites, rendant caduques les anciennes représentations du monde. Or, les trois villes considérées semblent bien témoigner, en écho, d'une nouvelle manière d'imaginer la ville. Son originalité tient au fait qu'elle confère à la fonction d'habiter un rôle central dans la fabrication et les usages de la ville. Les villes peuvent être alternativement des lieux de pouvoir, de travail ou de consommation, mais elles sont de moins en moins perçues par les citoyens comme des lieux habitables.

Or, toutes posent dans leur histoire récente une même question : comment rendre la ville habitable ? Elles s'efforcent à leur manière d'y répondre. Cela passe, comme à Barcelone, par la possibilité de disposer d'un droit d'accès effectif au logement. À Marseille, il s'agit de recouvrer le droit de se mouvoir dans l'espace public et à Sfax de reconnecter la ville à son environnement naturel. Elles nous rappellent ainsi que la fabrication des villes ne peut être disjointe de la faculté d'y habiter. Dans ces conditions, la transition écologique n'est peut pas autre chose que la réappropriation d'un art, très ancien en Méditerranée mais qui s'est peu à peu perdu : celui d'habiter les villes.

BIBLIOGRAPHIE

ADELE CONSULTANT et HANROT & RAULT, (2007). *Quartiers durables du Sud de l'Europe - Retour d'expérience*, Marseille, Ville de Marseille, Secrétariat général, Direction de la qualité de vie partagée, 38 p.

BAKLOUTI, A. (2005). *Les agglomérations périurbaines du grand Sfax : lieux d'intégration ou lieux d'exclusion ?* Colloque « Les villes au défi du développement durable : quelle maîtrise de l'étalement urbain et des ségrégations associées ? », Sfax, Université de Sfax (laboratoire SYFACTE), 21 p. <http://eso-gregum.univ-lemans.fr/IMG/pdf/baklouti-2.pdf>

BENNASR A. (2010). Sfax : De la ville régionale au projet de métropole, in DLALA H. (Ed.), *Mondialisation et changement urbain*, Manouba, Centre de Publication Universitaire, p. 79-95.

BENNASR A. (2005). *Aménagement urbain durable et gouvernance : le cas de Sfax (Tunisie)*, Colloque « Les villes au défi du développement durable : quelle maîtrise de l'étalement urbain et des ségrégations associées ? », Sfax, Université de Sfax (laboratoire SYFACTE), 15 p. http://eso-gregum.univ-lemans.fr/IMG/pdf/bennasr_ali-2.pdf

BORJA J-S., M. DERAÏN et V. MANRY (2010). *Attention à la fermeture des portes – Citoyens et habitants au cœur des transformations urbaines : l'expérience de la rue de la République à Marseille*, Marseille, Éditions Commune, 287 p.

BORRUEY R. (2001). L'Aire métropolitaine en projets au XX^e siècle. Esquisse d'une histoire, in DONZEL A. (Ed.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris, Maisonneuve & Larose, p. 153-172.

BRUNDTLAND G. H. (1987). *Notre avenir à tous* – Genève, Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU, 349 p.
http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odyssee-developpement-durable/files/5/rapport_brundtland.pdf

CAPEL H. (2009). *Le modèle Barcelone*, Paris, Economica, 140 p. (Collection « Villes »).

CAT-MED, (2012), *Modèles urbains durables – Méthodologie de travail et résultats, Rapport final français-anglais*, 332 p.
http://www.catmed.eu/archivos/desc8_CatMed%20Fr-Eng.pdf

CERDA I. (2005). *La théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Éditions de l'imprimeur, 230 p. (Collection « Tranches de Villes »).

CHABBI M. (2011). Rôle et fonctions des urbanistes dans la fabrication des villes du Sud : le cas de Tunis (1960-2009), in ZAKI L. (Ed.), *L'action urbaine au Maghreb. Enjeux professionnels et politiques*, Paris, Karthala, p. 27-43. (Collection « Hommes et Sociétés »).

CMIM, (2011). *Les Stratégies de développement urbain en Méditerranée - Contexte, enjeux et perspectives*, Conférence sur les stratégies de développement urbain en Méditerranée, Barcelone 14-15 mars 2011, 133 p.

http://www.cmimarseille.org/src/UD1_wk1/UD1_wk1_Brochure_FR.pdf

CONSALES J-N., M. GOIFFON et C. BARTHELEMY (2012). Entre aménagement du paysage et ménagement de la nature à Marseille : la trame verte à l'épreuve du local, *Développement durable et territoires*, Vol. 3, n°2, juillet.

<http://developpementdurable.revues.org/9268>

DLALA H. (1996). Le Grand Sfax : dynamique morpho-fonctionnelle récente et aménagements, *Annales de Géographie*, Volume 105, Numéro 590, p. 369 – 394.

DONZEL A. (2010). Le défi du développement durable dans les villes méditerranéennes, *Rayonnement du CNRS*, n° 55 – décembre 2010.

<http://www.rayonnementducnrs.com/bulletin/b55/Donzel.pdf>

DONZEL A. et J. LAGANE (2010). *Compte rendu de l'atelier « Ville durable en Méditerranée »*, ARP HOMERE, Aix-en-Provence, LAMES-MMSH, 15 p.

DONZEL A. et T. BRESSON (2007). La métropole marseillaise et ses fractures, in LANGEVIN P. et J.-C. JUAN, *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, Paris, La Documentation Française. (Collection « Études de la Documentation française »).

FAKHFAKH M. (2005). *Le rôle des acteurs dans le développement urbain durable à Chihia*, Colloque « Les villes au défi du développement durable : quelle maîtrise de l'étalement urbain et des ségrégations associées ? », Sfax, Université de Sfax (laboratoire SYFACTE), 21 p. <http://eso-gregum.univ-lemans.fr/IMG/pdf/fakhfakh-2.pdf>

FERRAS R. (1977). *Barcelone*, Paris, Éditions Anthropos, 616 p.

GUILHAUMOU J. (2012). Transition/transitions : du politique au littéraire (XVI^e siècle - XIX^e siècle), *Transition*, n° 3.

<http://www.mouvement-transitions.fr/intensites/transition/nd-3-j-guilhaumou>

HAI TAÏEB R. (2011). Stratégie de développement du Grand Sfax 2016 : processus, résultats et leçons à tirer, *Conférence sur les stratégies de développement urbain en Méditerranée*, Barcelone, 14-15 mars 2011.

http://www.cmimarseille.org/src/UD1_wk1/UD1_wk1_S2-1_Riadh.pdf

HAMMAN P. (2011). La « ville durable » comme produit transactionnel, *Espaces et sociétés*, 2011/4 n° 147, p. 25-40.

KOSELLECK R. (1990). *Le Futur passé : contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en Sciences sociales, 334 p.

LANGEVIN P. et E. CHOURAQUI (Ed.) (2000). *Aire métropolitaine marseillaise : encore un effort...*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 220 p.

LATOUB B. (2004), *Politiques de la nature – Comment faire entrer les sciences en démocratie ?* Paris, La Découverte, 382 p. (Collection « Poches sciences »).

LEFEBVRE H. (1968). *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 164 p. (Collection « Société et urbanisme »).

MAGNAGHI A. (2003). *Le projet local*, Liège, Mardaga, 123 p. (Collection « Architecture + Recherches »).

MANGIN D. (2004). *La ville franchisée – Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 432 p.

MASBOUNGI A. (Ed.) (2010). *Barcelone, la ville innovante*, Paris, Éditions du Moniteur, 180 p. (Collection « Projet urbain »).

MEGDICHE T. (2010). La reconquête du littoral de Sfax et ses enjeux, in DLALA H. (Ed.), *Mondialisation et changement urbain*, Manouba, Centre de publication universitaire, p. 139-160.

MEGDICHE T. (2005). *L'évolution de la division sociale de l'espace à Sfax (Tunisie)*, Colloque « Les villes au défi du développement durable : quelle maîtrise de l'étalement urbain et des ségrégations associées ? », Sfax, Université de Sfax (laboratoire SYFACTE), <http://eso-gregum.univ-lemans.fr/IMG/pdf/megdiche-2.pdf>

PARIZEAU M-H. (2004). Du développement au développement durable : l'environnement en plus. Analyse éthique et politique, in GUAY L. (éd.), *Les enjeux et les défis du développement durable : connaître, décider, agir*, Québec, Presses de l'université Laval, p. 305-326.

RICCIOTTI R. (2009). *H.Q.E. Les Renards du Temple*, Marseille, Éditions Al Dante / Clash, 80 p.

RUEDA S. (2002). *A Compact and Complex Mediterranean City – A More Sustainable Vision for the Future*, Barcelona, City Council and the Urban Ecology Agency of Barcelona, 87 p. <http://bcnecologia.net/documentos/Agenda21-angles.pdf>

SCOT (2011). *Documents d'orientations générales : des exemples de traduction concrète sur le territoire*, Marseille, Marseille Provence Métropole, 28 p. http://www.marseille-provence.com/assets/plugins/tinymce/jscripts/tiny_mce/plugins/filemanager/files/tel_echargement/urbanisme/SCOT-MPM-cahier-DOG.pdf

SCHUMPETER J.A. (1999). *Théorie de l'évolution économique*, Genève, Dalloz.

SITESIZE, (2007). Récupérer la ville : Transformations urbaines et mobilisations à Barcelone, *Cosmopolitiques*, n° 15, p. 89-98. http://www.cosmopolitiques.com/sites/default/files/08-Sitesize_Cosmo%2015.pdf

SOUAMI T. (2009). *Écoquartiers, secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens*, Paris, Éditions les Carnets de l'info, 208 p. (Collection « Modes de ville »).

WORLD BANK, (2000). *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*, Washington DC, World Bank Publications, 157 p.
<http://siteresources.worldbank.org/INTINFNETWORK/Resources/urban.pdf>